



Reflexiones en torno a las transformaciones de *waterfronts* contemporáneas

Reflections on the contemporary transformations of waterfronts

Cecilia Galimberti

RESUMEN: En los decenios recientes, muchas ciudades portuarias toman el desafío de “reconquistar” sus *waterfronts*. En este contexto, el presente artículo se propone analizar críticamente el estudio de las transformaciones ribereñas contemporáneas, a fin de reflexionar y contribuir al debate sobre las políticas de intervención de estos espacios territoriales. La investigación se realiza desde una metodología principalmente cualitativa, utilizando el análisis crítico-interpretativo de los estudios de caso. El análisis de los mismos nos posibilita identificar tendencias presentes en los procesos de transformación territorial contemporánea; por ejemplo, los casos que presentan una mayor integración ciudad-puerto-agua son aquellos en donde la planificación pública—articulada en los diversos niveles estatales—ha estado presente en todo el proceso. Asimismo, se identifica el rol central que presenta la comunidad local en estas transformaciones, a fin de integrar tanto los diferentes intereses presentes—aun cuando resulten contradictorios entre sí—, como también articular la identidad local con las potencialidades contemporáneas.

PALABRAS CLAVE: frentes de agua, transformaciones urbanas, ciudades portuarias.

ABSTRACT: In recent decades, many port cities have become actively involved in regaining their waterfronts. This article critically analyzes the contemporary study of coastal changes so that it might contribute to the debate on intervention policies of these spaces. It uses primarily qualitative methodology that draws on a critical - interpretive analysis of case studies. Findings show that those city-water front sites engaged in a public planning process that spans multiple levels of government will have better protected waterfronts. Local communities and civic groups play a vital role in ensuring these transformations. Different interests,—even when they are contradictory—, can be integrated into the planning process in order to safeguard local identity.

KEYWORDS: waterfronts, urban transformations, port cities.

Introducción

A partir de los cambios en los modos de producción y en las lógicas del sistema capitalista—entre otras causas—, las ciudades costeras portuarias y productivas afrontan diversas transformaciones. La desindustrialización, la incorporación de nuevas tecnologías y el cambio en las estructuras económicas, por ejemplo, dejan grandes áreas—portuarias, industriales y ferroviarias—en desuso. Aparecen así, nuevos espacios expectantes de transformación en sectores urbanos centrales estratégicos. Muchas ciudades ribereñas en todo el mundo, desde mediados de la década de 1970, llevan adelante proyectos de renovación de estos frentes urbanos, a fin de reintegrar nuevamente la ciudad con el agua.

Estas ciudades costeras justamente han crecido en torno a una dialéctica particular con el agua. Es este elemento el que en muchos casos es responsable de la identidad más profunda de la ciudad, la “razón de ser” de la misma. Ciudades porteñas, ribereñas, ciudades de agua; en las cuales, este componente no sólo es motor del crecimiento económico y productivo -a partir de las posibilidades que presentan las grandes instalaciones portuarias e industriales que se alojan en las costas-, sino, el agua resulta matriz cultural de la ciudad: “ésta empapa completamente las características de la vida social, representando una constante indiscutida de la misma a lo largo de los siglos” [1]. En este sentido, resulta fundamental mantener activa la relación intrínseca entre ciudad-agua en las transformaciones contemporáneas. Si bien este vínculo se encuentra cargado de conflictos e incompatibilidades, también constituye una relación urbana vital de gran potencial.

Como explica Rino Bruttomesso [1] la recualificación de los frentes de agua resulta una importante oportunidad para muchas ciudades portuarias; no sólo para rediseñar fragmentos de su tejido urbano, sino también para contribuir a renovar la ordenación del conjunto de la ciudad, de su funcionamiento y de su imagen. La posibilidad de recuperar el frente de agua -cuando éste ha sido ocupado por grandes instalaciones, principalmente vinculadas al puerto-; significa repensar el rol y la organización de toda el área urbana que rodea dicho waterfront. Por un lado, se permite recuperar el acceso público y desarrollar nuevos lugares abiertos para la comunidad; mientras que, simultáneamente, resulta un estímulo expectante para la especulación del mercado inmobiliario. Si bien en la historia puerto-ciudad existían intereses encontrados en cada una de las partes, ahora los mismos se multiplican en las nuevas miradas hacia estos espacios. Administradores, políticos, ciudadanos, empresarios, entes portuarios, entidades económicas, entre tantos otros; se convierten en nuevos actores con objetivos específicos y contradictorios sobre el destino de estos espacios.

En este contexto, el presente artículo se propone analizar diversos casos de transformaciones de waterfronts contemporáneas a fin de reflexionar sobre los principales procesos presentes en estos territorios. El análisis crítico-interpretativo del estudio de casos que han llevado adelante estas operaciones de reestructuración resulta clave para contribuir al debate de los procesos de transformación territorial contemporánea, ya que los frentes de agua constituyen espacios de oportunidad para articular y coordinar las diferentes dinámicas presentes en las ciudades.

Materiales y métodos

La presente investigación se realiza mayormente desde una metodología cualitativa, ya que se trata de captar los elementos claves de la realidad estudiada, sus lógicas y reglas implícitas y explícitas presentes en el objeto de estudio. Los procesos y agentes sociales ocupan un lugar central en el

1. BRUTTOMESSO, Rino: “Complejidad en la relación puerto-ciudad”. *Revista It*, 2004, N°67, pp. 22-31.

escenario de la investigación. Para lo cual, en esta pesquisa se utiliza el análisis crítico-interpretativo de los estudios de caso; como explica Sautu [2] el estudio de casos se caracteriza por tres rasgos fundamentales:

1. Está focalizado sobre un hecho, situación, programa, fenómeno particular, aun cuando en su elección se tiene en cuenta que es un caso entre otros con los que comparte ciertos rasgos; 2. El estudio de casos tiene un alto contenido descriptivo que permite mostrar las complejidades del mismo. La descripción muestra la influencia del tiempo y las secuencias en que los hechos vinculados al caso tienen lugar; y 3. La cualidad heurística del estudio de casos permite abordar explicaciones de cómo suceden los hechos y por qué, en relación con el contexto en que tienen lugar. A fin de cumplir con estas condiciones se utilizan una variedad amplia de estrategias metodológicas—como el análisis de fuentes primarias y secundarias, documentos, observación e identificación de procesos, entre otros—. La investigación se realiza en dos etapas principales: en la primera se seleccionan y analizan los casos de estudio y en la segunda se elabora una matriz comparativa para facilitar la sistematización de la información relevante. La sistematización de los estudios, a partir de su ordenamiento, permite llevar a cabo una interpretación crítica que conduce a producir conocimiento.

Este artículo intenta aportar un panorama—no exhaustivo—de los estudios de caso de transformaciones de waterfronts en las últimas décadas. La selección de los mismos, a pesar de la complejidad y riqueza de cada caso, se realiza a partir de una temática o proceso particular por el cual dicho caso de estudio se considera relevante. En este sentido, se seleccionan casos de transformaciones de frente costeros de ciudades portuarias, ya finalizadas o en un alto grado de avance, a nivel global: dos casos europeos, dos casos norteamericanos y cuatro latinoamericanos. En la figura 1 se presentan los ejemplos tomados como casos de estudio así como un resumen de los criterios para su selección.

2. SAUTU, Ruth: *Todo es teoría: Objetivos y métodos de investigación*. Editorial Buenos Aires: Lumière, 2003, pp. 98-99.

	CASOS DE ESTUDIO	LOCALIZACIÓN	JUSTIFICACIÓN DE SU ELECCIÓN
EUROPA	ROTTERDAM Rotterdam, Holanda.		"Crecimiento integrado del puerto y la ciudad" El análisis de este caso resulta representativo especialmente a partir de la relación integrada que posee la ciudad metropolitana con su puerto. El histórico espacio portuario es transformado y reinsertado en la planta urbana y las nuevas infraestructuras son planificadas en relación al crecimiento regional.
	IBA Emscher Park Cuenca del Ruhr, Alemania.		"La revalorización cultural conjunta del frente fluvial" El IBA Emscher Park resulta caso representativo de revalorización de toda una región fluvial -no sólo un fragmento urbano- a partir de una mirada atenta a las componentes productivas obsoletas -identitarias del área- junto a la revalorización de las componentes naturales degradadas.
NORTeamérica	RIO DON Toronto, Canadá.		"La transformación desde la preservación de su diversidad ecológica" El río Don constituye ejemplo de cómo, desde el reclamo de los actores sociales, se puede invertir la degradación de la diversidad de las componentes fluviales. En el mismo se produce la restauración del diálogo entre la ciudad y el río, siendo éste último re-apropiado por parte de sus ciudadanos.
	BALTIMORE INNER HARBOUR Baltimore, EE.UU.		"Precursor de transformaciones de frentes portuarios" Constituye uno de los casos precursores de rehabilitación de waterfronts a nivel global. Además, la creación de la corporación privada "Center City - Inner Harbour Development Corporation" resulta un antecedente fundamental en la transformación de otros frentes fluviales posteriores a nivel global.
LATINOAmérica	MALECON 2000 Guayaquil, Ecuador.		"La reconversión del paseo urbano colectivo" Resulta de gran relevancia la transformación del principal paseo portuario-comercial de importancia socio-cultural para la ciudad -degradado durante décadas-, en un nuevo espacio público que restaura el valor colectivo e identitario de Guayaquil -como su vinculación con el río Guayas-.
	PUERTO MADERO Buenos Aires, Argentina.		"El rol de la acción privada en la reconversión de waterfronts" El mismo representa uno de los casos más representativos a nivel mundial sobre la reconversión de waterfronts en América Latina. Asimismo, es ámbito de debates y críticas, donde la dicotomía entre éxitos y deudas pendientes es objeto de debates desde diversos actores.
	AREA CENTRAL DE ROSARIO Rosario, Argentina		"Un continuo de espacios públicos desde la revalorización patrimonial" Es considerado uno de los principales ejemplos en Sudamérica de reconversión de infraestructuras ferro-portuarias en un nuevo frente ribereño de espacios públicos continuos desde el norte al sur de la ciudad; junto a la reconversión de componentes patrimoniales.
	VALPARAÍSO. CIUDAD-PUERTO Valparaíso, Chile.		"Desafíos y oportunidades en el umbral puerto-ciudad" Valparaíso constituye una de las principales ciudades-puerto de Chile, y representa un caso relevante en el análisis de la dialéctica contemporánea entre las actividades portuarias y el tejido urbano, para las transformaciones de waterfronts contemporáneas, aún en curso, en Latinoamérica.

Figura 1: Selección casos de estudio. Fuente: Elaboración propia. Fotografías Earthstar Geographics SIO. Microsoft Corp. 2014.

El análisis de diversas experiencias posibilita identificar patrones, procesos análogos de tendencia general, que sirven de plataforma crítica para el estudio e intervenciones en otros casos de frentes ribereños. Este grupo interrelacionado de casos de estudio, da la posibilidad no sólo de reflexionar sino también de ampliar el debate y la teoría en torno a las transformaciones costeras contemporáneas.

Resultados

- Casos seleccionados de Europa.

Rotterdam —Holanda— “Crecimiento integrado puerto y ciudad”

Rotterdam, resulta la segunda ciudad más grande de los Países Bajos, con más de 600 000 habitantes; cuenta, a su vez, con 1 200 000 habitantes en su región metropolitana. El puerto de Rotterdam actualmente es considerado como el puerto más importante de Europa y uno de los más importantes del mundo. Se ubica en el estuario de los ríos Rin y Mosa, cercano al Mar del Norte, lo que permite un rápido acceso a numerosas terminales y centros industriales de Europa. El complejo portuario comprende 10 500 hectáreas y una longitud de 40 km. El análisis de este caso, resulta representativo, particularmente a partir de la relación integrada que posee la ciudad metropolitana y el puerto.

Especialmente entre las décadas de 1950 y 1970, se desarrollan nuevos complejos industriales-portuarios hacia la franja de conjunción del Mar del Norte; de manera que, las áreas portuarias vinculadas al centro histórico, quedan obsoletas y abandonadas en gran parte. Tal es el caso del sector de Kop van Zuid, el cual queda en desuso y sin mantenimiento, siendo desafectado del uso portuario.

En este contexto, desde la década de 1970, se emprende el desafío de la recuperación del frente de agua para la ciudad y la recostura de áreas obsoletas. Es necesario remarcar que Holanda posee una fuerte tradición de planificación nacional de usos del suelo; es decir, las intervenciones de renovación abordadas a nivel local, presentan un componente de desarrollo urbano de nivel nacional. Es decir, es característico en la transformación de la ribera de Rotterdam, el carácter de propiedad pública de la ribera industrial y el rol de su transformación en el proceso de planificación de la ciudad, en el cual no se presentan iniciativas espontáneas de unidades industriales asiladas. La transformación es promovida de forma integral por la ciudad y en correspondencia a las políticas de planificación nacional. Son ejemplo de esto, los desarrollos de Kop van Zuid, del Waterstad, o las propuestas de la zona de dársenas de Merwehaven, Waalhaven y Eemhaven [3].

Se proponen así, diversos proyectos y planes de transformación de estas áreas. Especialmente se tratan de programas de viviendas para las antiguas dársenas portuarias, dando énfasis especialmente a los programas sociales y culturales; con el fin de reinsertar en la trama urbana, nuevos usos residenciales a estos sectores anteriormente productivos. La planificación integral de la ciudad, junto a la especialización portuaria —Port Plan 2010—, la renovación urbana del centro y la “recostura” de ambos márgenes del río, norte y sur; permiten un reposicionamiento de la ciudad a escala metropolitana, regional e internacional (figura 2).

No obstante, el proceso de transformación del frente de agua metropolitano en Rotterdam, aún se encuentra en curso, como también así la dialéctica entre puerto y ciudad. Son ejemplo de esto, la transformación de los sectores portuarios de Merwehaven, Waalhaven y Eemhaven; junto a la construcción del nuevo sector portuario de Maasvlakte II —en el cual se propone el traslado de las grandes terminales portuarias—. En el año 2004,



Figura 2: Waterfront de Rotterdam 2013. Fuente: www.fotovliegier.nl.

3. COSTA, João Pedro Texeira de Abreu: “La ribera entre proyectos. Formación y transformación del territorio portuario, a partir del caso de Lisboa”. Tesis Doctoral. Director: Joaquín Sabaté Bel, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2006.

se crea CityPorts Rotterdam, una sociedad mixta que promueve la gestión dinámica entre ambos componentes, para reforzar el vínculo entre agua, puerto y ciudad.

IBA Emscher Park-Alemania-. “La revalorización cultural integrada del frente fluvial”.

La región de la cuenca del Ruhr, resulta la aglomeración metropolitana más poblada de Alemania —aproximadamente 5 000 000 habitantes—, como también constituye su mayor región industrial. Esta cuenca, además del Ruhr, se encuentra atravesada por los ríos Rin, Lippe y Emscher. Este territorio, de carácter predominantemente industrial —de gran desarrollo desde mediados del siglo XIX—, especialmente en materia de minería y plantas siderúrgicas, atraviesa un profundo cambio a partir de la década de 1970. Gran parte de las minas de carbón y de las industrias asociadas a estas cierran sus puertas a partir de estos años, dejando numerosos habitantes sin empleo y quedando abandonadas numerosas instalaciones productivas.

De este modo, el estado federal de Renania del Norte-Westfalia conforma en 1989 el Internationale Bauausstellung Emscher Park, más conocido como IBA Emscher Park, para asistir al desarrollo de esta región. El motor que impulsa este programa, responde a una perspectiva ampliada que articula los componentes ecológicos, culturales, sociales y económicos de la región del río Emscher. El lema del mismo consiste en “Trabajar por el futuro de las antiguas regiones industriales” [4].

The International Building Exhibition data de una larga tradición de planificación de Alemania. Este programa es definido por el propio IBA como un “desarrollo regional integrado”; en el cual, la renovación cultural y ecológica de la región resulta una condición previa de gran importancia para el futuro desarrollo económico. Se promueve la revalorización de la herencia industrial a fin de fortalecer sus rasgos identitarios y culturales, en relación con las demandas contemporáneas (figura 3).

4. Reicher, C., Niemann, L., Uttke, A.
*International Building Exhibition
Emscher Park. The projects 10 years
later*. Essen: Klartext Verlag Essen,
2008. pp. 16-20.

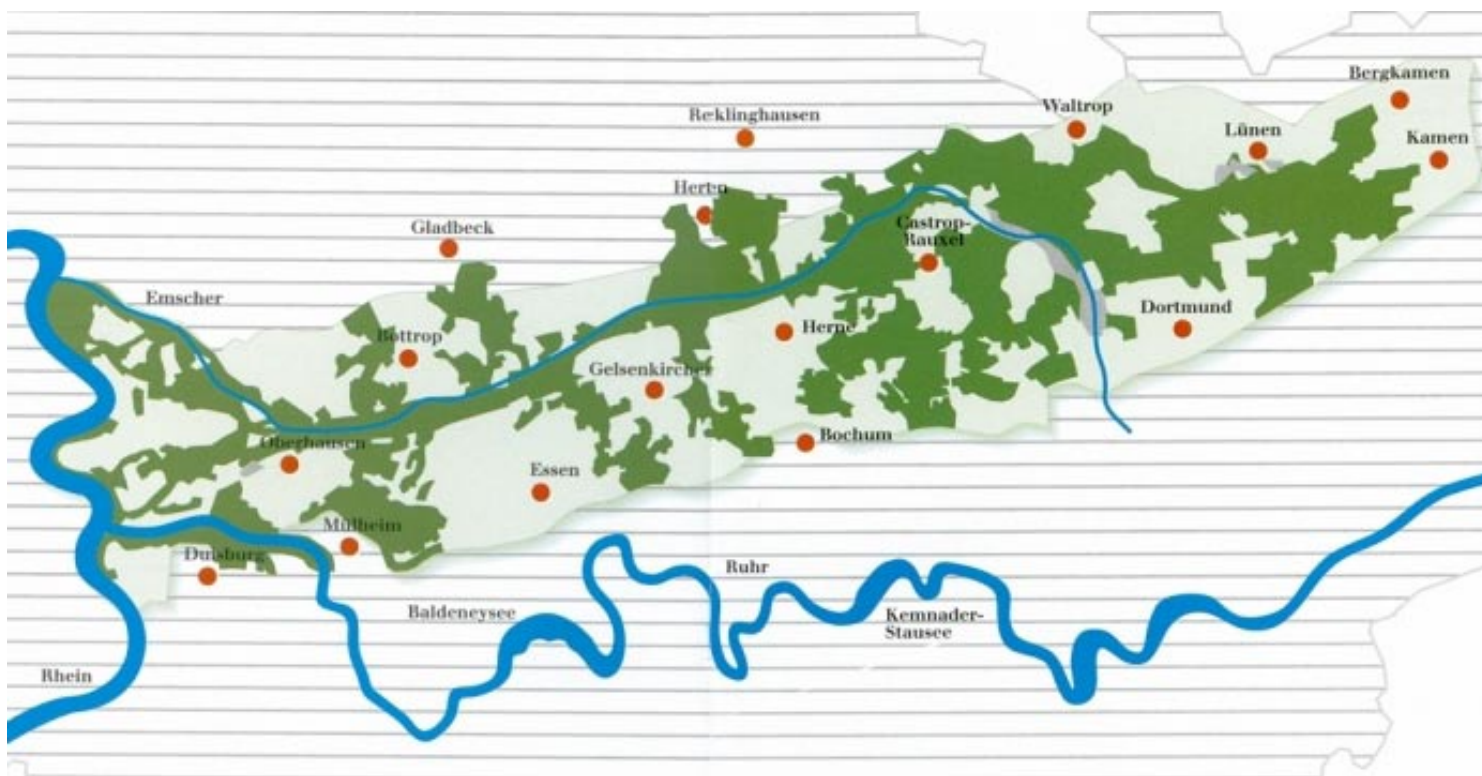


Figura 3: The IBA Emscher Landscape Park. Fuente: www.iba.nrw.de.

La gestión y financiación de estos proyectos resulta de una conjunción público-privada. El 40 % son financiados por inversores privados, mientras que el 60 % restante es cubierto por programas de financiación del estado de Renania del Norte-Westfalia, el gobierno federal de Alemania y la Unión Europea. A través del proyecto del IBA Emscher Park se produce un cambio de mirada en la planificación y la gestión de este territorio, en la cual la integración de: políticas, actores, proyectos, temas, problemáticas y potencialidades; permiten el éxito y la duración en el tiempo de este proceso de transformación atento a las necesidades del territorio y su población.

Casos seleccionados de Norteamérica.

Río Don - Toronto, Canadá: “La recuperación del río desde la preservación de su diversidad ecológica”.

El río Don junto al río Humber, constituyen los dos ríos que atraviesan de norte a sur la ciudad de Toronto, Ontario, Canadá. Su longitud es de 38 km y el área de influencia de su cuenca abarca 360 km² aproximadamente. Desde finales del siglo XVIII, el Don es sujeto a una continua degradación y contaminación. Los primeros colonos utilizan este río para producir energía —a través de la instalación de molinos— y talan gran parte del bajo valle de árboles. Se convierte este paisaje en un entorno industrial, en el que se suman instalaciones de petróleo y plantas de procesamiento que vuelcan sus desechos en las aguas del río. La ciudad de Toronto crece dando la espalda al río; el cual se convierte en un vacío entre espacios, “en lugar de ser un espacio en sí mismo”. El Don queda en el olvido, no siendo utilizado cotidianamente por los ciudadanos.

Gran parte de la vegetación nativa de esta cuenca desaparece, como también se destruyen gran parte de sus humedales. También así, se disminuye notablemente la diversidad de fauna. La degradación de este río llega a un estado de alerta tan alto, que en 1969 un grupo ecológico llamado Pollution Probe, realiza un funeral para el río Don, para alertar a la población sobre el nivel de contaminación presente en el mismo. Por lo cual, si el Don había muerto, entonces era necesario resucitarlo.

Frente a esta situación del río Don, en la década de 1980 comienza un movimiento popular para su saneamiento. En 1989 se realiza un foro al que asisten 500 ciudadanos que reclaman recuperar el río. Esto conduce en 1990, a que el concejo municipal apruebe la formación de la “Agrupación para la recuperación del Don”, a fin de renovar el sector sur del río —su parte más degradada— para luego abordar la recualificación de toda su cuenca fluvial. Se establecen así, diversos lineamientos de planificación motivados bajo la premisa de restablecer su diversidad y calidad ambiental, a fin de restaurar el diálogo entre el río y la ciudad. Las investigaciones realizadas bajo este objetivo posibilitan determinar qué acciones realizar sobre el río, para recuperar parte del delta perdido en las intervenciones históricas. También se establece la gestión necesaria, a través de la articulación de las diversas agendas políticas, la participación de fondos públicos y privados, junto a la participación ciudadana de los distritos intervinientes (figura 4a, b y c).

En 1991, el municipio inaugura el “Sendero recreacional del bajo Don” y genera nuevas conexiones y puntos de acceso. A partir de estas iniciativas, la comunidad toma conciencia del rol del río y de la necesidad de reconectarse con el mismo. El papel de la sociedad resulta clave en las acciones de transformación de este valle fluvial, a través de una educación y toma de conciencia ambiental y en la participación activa de la misma. Las acciones llevadas a cabo son posibles gracias a la comprensión integral

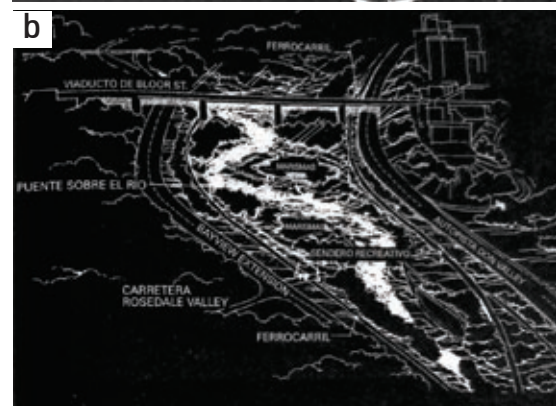


Figura 4a, b y c: Plan Estratégico para la parte baja del río Don. Fuente: Hough, Michael (2004).

de las agendas sociales, económicas y políticas, en las cuales todas se orientan a cumplir el desafío común de mejorar la calidad ambiental y con ella, mejorar la calidad de vida de toda la población [5].

Baltimore Inner Harbour –Estados Unidos–: “Precursor de transformaciones de frentes portuarios”

La transformación del puerto de Baltimore, se constituye como la primer gran transformación de waterfronts a nivel mundial conocida. Es relevante el análisis del proyecto resultante de esta intervención urbana del área central, como también de los diversos efectos sociales, económicos y culturales asociados a la misma. La ciudad se encuentra junto al río Patapsco, el cual desemboca en la Bahía Chesapeake. El rol portuario de Baltimore es clave en la transformación y crecimiento de la ciudad. Sin embargo, después de la Segunda Guerra Mundial, se sucede una crisis regional, así como cambios en las estructuras económicas. De manera que, el puerto y sus instalaciones como gran parte de las fábricas y el gran mercado comercial quedan abandonados en el centro de la ciudad.

A mediados de la década de 1950, diversos promotores y hombres de negocios crean la Comisión del Gran Baltimore¹ en 1956. Esta comisión encarga al año siguiente la realización de un Plan Maestro para el área central de la ciudad. Este proyecto abre el camino al mayor desafío pendiente: la revitalización de todo el sector del puerto interior de Baltimore; para lo cual la ciudad crea una nueva corporación privada que pertenece a la propia ciudad. La corporación resultante se denomina “Center City - Inner Harbour Development Corporation”; la cual es la responsable de coordinar, supervisar y fiscalizar el proceso de transformación del proyecto acordado.

La reconversión del Inner Harbour, marca un cambio en cuanto a escala de transformación, el cual aborda más de cien hectáreas, e incorpora un programa más complejo entre la articulación de usos residenciales, comerciales, culturales, recreativos, turísticos, entre otros. A su vez, existe una mayor participación pública y federal, donde se invierten 180 millones de dólares de la administración nacional, la ciudad aporta 58 millones de dólares y el sector privado solo 22 millones. De este modo, se incorpora un factor clave: el gran patrocinio federal; pero a su vez se articulan las inversiones de los diferentes niveles estatales con la participación privada [6].

El mayor foco previsto es el de transformar a Baltimore a una ciudad atractiva como parque regional turístico-recreativo. Por este motivo se propone como objetivo clave recuperar el río y el agua como un servicio y atractivo público. Se construye en el borde del agua un muelle y un amplio paseo sobre las dársenas del puerto, conectando una serie de diferentes áreas recreativas. Diferentes atractivos y programas de actividades se incluyen en el diseño del nuevo Inner Harbour, tanto en el agua como en la costa mediterránea. La transformación de frente costero se convierte, para algunos, en clave de éxito incuestionable, ya que la ciudad en veinte años pasa de presentar problemáticas de deterioro, abandono y conflictos económicos-productivos, a ser uno de los focos turísticos principales de la región con 7 500 000 turistas anuales. En el proceso de esta transformación se logran crear más de 30 000 puestos de trabajo, miles de nuevas viviendas y edificios de oficinas. Sin embargo, para otros, representa la “Disneysificación” de un centro urbano. Es decir, la ciudad se transforma en una mera escenografía sobre la cual realizar shows, espectáculos urbanos, que tienen como objetivo subyacente atraer el turismo a fin de obtener réditos económicos. (figura 5a, b y c)

Se sucede así una “comercialización institucionalizada de un espectáculo más o menos permanente” [7], sin tener en cuenta los conflictos sociales, la revalorización de la identidad local, del patrimonio resultante, de la arquitectura de las nuevas infraestructuras, entre otras tantas cuestiones.



Figura 5a, b y c: Baltimore Inner Harbour 2013. Fuente: Fotografías Alejandra Monti.

5. HOUGH, Michael. *Naturaleza y ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2005. pp. 51-70.
6. HALL, Peter. “*Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX*”. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996. pp. 354-372.
7. HARVEY, David. *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu, 2008. pp. 109-115.

¹ Como explica Peter Hall (1996), el papel de James Rouse, promotor de Baltimore, es fundamental. El mismo ya había participado en la construcción de Columbia, siendo central su rol en la Comisión del Gran Baltimore.

Es decir, paradójicamente, en esta nueva escenografía no es tenido en cuenta el papel de los actores locales, quienes debieran ser los protagonistas de la función cotidiana de la ciudad.

Casos seleccionados de Latinoamérica

Malecón 2000 -Ecuador: “La reconversión del paseo urbano colectivo”

El denominado Malecón 2000, consiste en la transformación del frente ribereño de la ciudad de Guayaquil. Esta ciudad, resulta la más grande en superficie y la más poblada de todo Ecuador. Su rol comercial y portuario la posiciona en un lugar estratégico, no solo nacional, sino también regional e internacional. Guayaquil debe su conformación y gran crecimiento al río Guayas. La cuenca del mismo posee una dimensión de más de 34 500 km² y en su desembocadura, a la altura de Guayaquil, forma un estuario que desemboca al Océano Pacífico a través del Golfo de Guayaquil. Es a la vera de este río, que la ciudad crece; como también se desarrollan, en torno al Guayas, las actividades principales de la ciudad, especialmente las económicas a través de su puerto comercial.

El frente costero de Guayaquil, adquiere una relevancia histórica crucial; en la cual, la dinámica de la ciudad estaba íntimamente articulada con el río. No obstante, a finales de la década de 1950, la gran sedimentación del Guayas y el intenso tráfico fluvial, no permiten a embarcaciones de gran calado llegar hasta el malecón. De este modo, en 1958 se emite un decreto de emergencia para la creación de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, a través del cual se promueve la construcción de un nuevo puerto marítimo ubicado en la entrada del Golfo de Guayaquil, en el sur de la ciudad.

De manera que, el Malecón Simón Bolívar, comienza a transitar un proceso de abandono y degradación. Es a partir de mediados del siglo XX que los guayaquileños comienzan a dar la espalda al río. Sin embargo, como plantea Daniel Wong Chauvet [8], no es hasta la llegada de la democracia -en 1979 para Ecuador- que se posibilita el cambio para muchas ciudades del país; ya que, es a partir de ese hecho histórico que se descentraliza tanto el poder como los recursos y hay un cambio en la administración local en torno al desarrollo urbano. No obstante, en Guayaquil, las administraciones locales no reflejaron este cambio de mirada en la década de 1980 y es recién en la década siguiente que se sucede un cambio socio-cultural, que hace de marco a la transformación del Malecón.

En 1992 asume una nueva administración municipal que emprende el desarrollo urbano y social previamente reclamado de la reconversión del Malecón. Recién en 1998 se inicia la construcción del Malecón 2000 -nombrado así, ya que se preveía inaugurarlo en el año 2000-, conformado por una gestión público-privado a través de la Fundación homónima, compuesta por entidades públicas y privadas y presidida por el Alcalde de Guayaquil. La misma se propone planificar, desarrollar, construir, administrar, financiar y mantener el malecón—así como otros proyectos de relevancia—de la ciudad. Se propone un recorrido de norte a sur de 2,5 km de largo, desde el barrio Las Peñas hasta la calle Cuenca, con una superficie aproximada de 20 ha. El proyecto se divide en tres sectores: norte, centro y sur (figura 6).

En el año 2002, se inaugura la fase final del Mercado sur y en los años siguientes se anuncian nuevas intervenciones público-privada de continuación del proyecto del Malecón 2000. Sin duda, el puntapié inicial de esta refuncionalización ribereña marca un antes y un después en el desarrollo urbano de Guayaquil y en su proceso de transformación. Se convierte el espacio más degradado de la ciudad en su foco de turismo principal, permitiendo, a su vez, una reconexión de la trama urbana con el río Guayas. La revalorización del rol de los espacios públicos, la preservación patrimonial, la búsqueda de la identidad local, la reactivación del comercio

8. WONG CHAUVET, Daniel “Del caos al orden. Guayaquil y su desarrollo urbano actual”. *Revista Ciudades* 9, Universidad de Valladolid, 2005. pp.179-191.

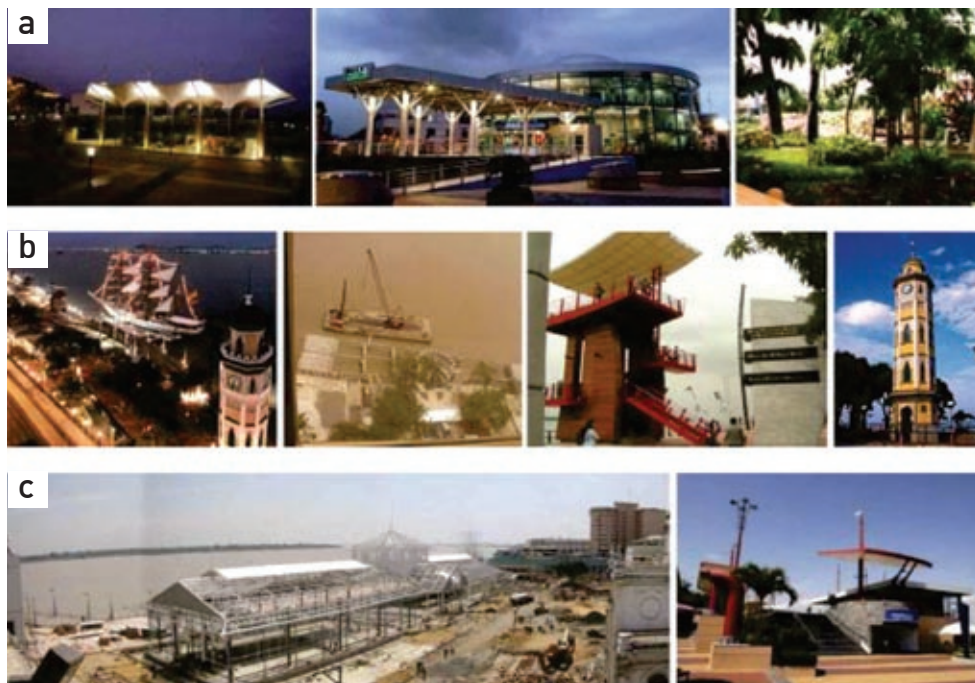


Figura 6: a) Sector Norte, b) Centro y c) Sur Malecón 2000. Fuente: Revista Trama N° 97.

de esta zona central, entre otros, constituyen temas claves de los proyectos, que posibilitan su concreción y aceptación por gran parte de la sociedad. De manera que, la puerta a la ciudad que en el pasado constituye el Malecón, hoy vuelve a ser la principal fachada urbana de la misma.

No obstante, si bien el Malecón 2000 resulta la obra emblemática de regeneración urbana de Guayaquil, también pone en debate los mecanismos de gestión municipales que se activan en este proyecto. Como sostiene Gabriela Navas Perrone [9], la gestión del Malecón 2000 oculta fuertes contradicciones como es el debilitamiento -oculto- de la acción pública frente a políticas privatizadoras del proyecto, que encubren una gestión empresarial de la administración pública. De este modo, se reclama a la gestión municipal, respecto del desarrollo de los grandes proyectos urbanos, que bajo la presión de factores políticos y económicos, cae en la aplicación de una lógica mercantilista que fortalece a determinados sectores privados y no permite la participación activa de la ciudadanía en el proyecto. Esto ocasiona que, objetivos iniciales y claves del proyecto —como lograr la “regeneración integral” de la ciudad— no puedan llevarse a cabo articuladamente. Se fortalece así, el debate en torno a la postulación de los objetivos iniciales de la reconversión de este sector urbano estratégico, su puesta en discusión con todos los actores intervinientes de la ciudad y su concreción a través de los mecanismos de proyecto, gestión, ejecución y regulación aplicados. La continuidad de una mirada crítica es necesaria en todas las etapas del proyecto de renovación, a fin de rearticular los objetivos logrados con los aún pendientes o distorsionados que planteen una nueva producción territorial.

Puerto Madero — Argentina—: “El rol de la acción privada en la reconversión de waterfronts”

La transformación del sector de Puerto Madero en Buenos Aires resulta un punto de inflexión en las grandes transformaciones urbanas en Latinoamérica, específicamente de frentes costeros. Muchas ciudades toman este caso como ejemplo emblemático de reconversión de waterfronts

9. NAVAS PERRONE, Gabriela. *Malecón 2000. El inicio de la regeneración urbana de Guayaquil: un enfoque proyectual*. Quito: FLACSO, 2012. pp. 117-120.

en América Latina, mientras que simultáneamente, otro frente crítico lo señala como el caso más representativo de desterritorialización de frentes costeros latinoamericanos [10] (figura 7).



Figura 7: Foto aérea sector puerto madero década 1990. Fuente: Corporación Antiguo Puerto Madero SA (1999) "Puerto Madero".

En la década de 1980, a partir de la división consolidada entre la ciudad y el río, materializada por una reja que separa los dos mundos, se plantean nuevas iniciativas para que Buenos Aires recupere a su río. Se suceden así, dos hechos de importancia, por un lado se declara Reserva Ecológica a los terrenos ganados al río —constituyéndose como área de reserva—, y por el otro, en 1989, se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero SA —integrada en partes iguales por miembros de la Municipalidad de Buenos Aires y por el Estado Nacional—, a través de la cual se transfieren los terrenos afectados a la reestructuración de Puerto Madero—aproximadamente 170 ha—. Asimismo, en 1985 se lleva a cabo un convenio con el Ayuntamiento de Barcelona, a través de cual se produce el Plan Estratégico del Antiguo Puerto Madero 1990, a cargo del arquitecto Joan Busquets y del economista Joan Alemany. Sin embargo, diversos debates surgen en torno al mismo: la falta de participación pública, carencia de un consenso previo, la demanda a un protagonismo mayor de los profesionales locales, entre otras. De manera que, finalmente, se lleva a cabo un Concurso Nacional de Ideas para Puerto Madero, en el cual se presentan más de cien estudios de arquitectos de todo el país.

El proyecto resultante, desarrollado en etapas, se destaca por un programa mixto caracterizado por una franja de edificación entre los diques y la trama urbana de Buenos Aires, junto al desarrollo de nuevos parques territoriales hacia el río y la Reserva Ecológica. La refuncionalización de los viejos depósitos frente a los diques —para uso comercial en planta baja y residencial en altura—, se plantea en relación con amplios paseos públicos entre los mismos. Asimismo, se proyectan torres sobre los bulevares Azucena Villaflor y Macacha Güemes, que interrumpen la fisonomía del sector. Se incorporan así, la articulación de la transformación de las edificaciones preservadas —incluidos elementos de origen portuario—, junto a los nuevos programas y construcciones propuestas. Los logros de la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A, que a través de sus políticas de gestión, en un marco político-económico nacional, posibilita al programa de ejecución público-privado propuesto, realizar su ejecución en corto plazo.

La operación de transformación de Puerto Madero, es representativa a partir del debate desatado en torno al mismo. Éxitos, deudas pendientes, objetivos incumplidos, entre otros, encabezan las críticas y miradas sobre este proyecto. Por un lado, el proyecto de Puerto Madero representa

10. BORTHAGARAY, Juan (Coord.). *Anteproyecto urbano para Puerto Madero: Memoria histórica y urbanística*. Buenos Aires: Corporación Puerto Madero, 1992.

una nueva imagen para la ciudad, una nueva plataforma en el ámbito internacional—constituyéndose en espacio central del turismo—; pero por el otro lado, existen varios temas pendientes.

La transformación de este sector, anhelada durante décadas, consistía en un espacio de oportunidad no solo en sí misma, sino como transformación de todo el territorio, a través de una nueva articulación metropolitana. La carencia de una mirada integral al resto de los grandes proyectos urbanos y de todo el frente costero, expone un desbalance entre costa norte y sur de la ribera. También así, el rol de la recuperación identitaria de este espacio, clave para la ciudad, es relativo; ya que, si bien se realiza una declaración patrimonial para preservar diversas instalaciones representativas de la identidad portuaria y su paisaje industrial, las operaciones realizadas sobre los mismos tienden a vaciarlas de contenido y significado:

(...) los viejos almacenes, que supuestamente debieran recuperar el encanto del paisaje industrial, abandonaron deliberadamente todo anclaje histórico para ofrecerse como productos de la globalización y cualquier bahía de ciudad tercermundista —Seúl o Hong Kong— puede ser su referencia (...) ¿Puede ser una reconstrucción ser otra cosa que Disneylandia? [11] (figura 8).



Figura 8: Reconversión Puerto Madero. Fuente: Corporación Antiguo Puerto Madero SA (1999) “Puerto Madero” y fotografías de la autora.

De esta manera, la materialización efectiva de los proyectos e ideas realizadas resultan más representativas de la arquitectura global y a las demandas de reconversión de waterfronts presentes a nivel internacional que a las particularidades de la historia porteña, las tradiciones locales y al propio río marrón. Lo económico por sobre lo simbólico, lo genérico por sobre lo particular, son aspectos del paisaje resultante de las presiones financieras de la articulación público-privado del emprendimiento. Se conforma así, una nueva “escenografía” para las nuevas lógicas de las políticas liberales de los años noventa, donde los nuevos actores —antes públicos, ahora privatizados—, se convierten en protagonistas. Si bien existe una gran cantidad de espacios públicos que el programa incorpora, los mismos no se encuentran francamente articulados con el resto de la ciudad [12].

El proyecto y transformación de Puerto Madero, se presenta como ejemplo del debate local-global sobre los procesos de transformación territorial contemporáneos. Las imágenes de la aldea global se reflejan en los diques del ex-puerto de Buenos Aires y posicionan este sector en el panorama internacional de las transformaciones costeras de las últimas décadas, resultando en uno de los ejemplos principales de América Latina. Sin embargo, las fotografías que se multiplican a nivel mundial, encubren conflictos subyacentes en torno a la producción local de “hacer ciudad”.

Rosario—Argentina—: “Un continuo de espacios públicos ribereños desde la revalorización patrimonial”

La ciudad de Rosario en Argentina, se encuentra a orillas del río Paraná en la Provincia de Santa Fe. Es la tercera ciudad más poblada del país, con más de 950 000 habitantes y resulta ciudad cabecera del Área Metropolitana homónima. El frente costero del río Paraná resulta el factor principal de conformación de la región del Gran Rosario, ya que es a partir de la función

11. SILVESTRI, Graciela. “Mirar desde el Río”. *Revista SCA*. Buenos Aires, Diciembre de 1997, N° 187, pp. 8-17.

12. MUXI, Zaida. *La arquitectura de la ciudad global*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004. pp. 139-162.

del río como vía de comunicación y como corredor cultural que la ciudad se constituye como ciudad-puerto, articulado a nivel regional con otros centros de transferencia portuaria.

Rosario desde mediados del siglo XIX, atraviesa un crecimiento vertiginoso a partir de condicionantes geopolíticas como: su posicionamiento geográfico estratégico, su declaratoria de ciudad, la construcción de nuevas infraestructuras portuarias y ferroviarias —que conectan la pampa agrícola con el río Paraná, siendo este vía clave de conexión internacional—, entre otras, que ocasionan que en pocos años la trama urbana crezca aceleradamente. Esto ocasiona que, en las primeras décadas del siglo XX, ya exista un reclamo popular de liberar las instalaciones ferroportuarias ubicadas en el área central de la ciudad, a fin de recuperar la trama urbana con el río.

A pesar que, desde 1935, varios Planes Urbanos plantean la liberación de usos productivos de la ribera central de Rosario —y su traslado al sur de la ciudad—, diversos avatares político-económicos no posibilitan que estas iniciativas se concretaran. No es hasta mediados de la década de 1980, con el retorno definitivo de la democracia, que se posibilita un marco de acción de políticas públicas atentas a la demanda social, a través del cual se comienza la transformación del waterfront rosarino. Este nuevo contexto democrático posibilita un cambio en la gestión urbanística como política de Estado que es vista no como simple análisis o acompañamiento técnico, sino como manifestación de una administración pública más cerca del ciudadano y de sus demandas cotidianas. La consigna de “recuperación del frente costero” constituye nuevamente uno de los principales lineamientos en la planificación de la ciudad.

El puntapié inicial de transformación física de la ribera del área central, resulta ser el proyecto del Parque España —realizado por el estudio de arquitectura MBM, Martorell-Bohigas-Mackay—. El mismo es precursor de la valoración patrimonial productiva; ya que el patrimonio es un factor activo en este proyecto. Preservar los ejemplos de valor de la ciudad y su memoria colectiva es uno de sus objetivos principales. De este modo, comienza el proceso de reconversión del patrimonio ferroportuario a lo largo de toda la costa, siendo refuncionalizadas numerosas instalaciones desde esta perspectiva patrimonial: La ex-estación Rosario Central, por ejemplo, es transformada en un complejo polifuncional. También así se restauran los galpones ferroviarios aledaños a la misma: tres grandes construcciones son reconvertidos para la creación de La Casa del Tango, la cual está destinada a promover la cultura del tango a través de diversos eventos, conciertos, muestras, clases y seminarios (figura 9a y b).



Figura 9a y b: Parque España desde el río Paraná. Fuente: Fotografías de la autora.

Asimismo, otra de las infraestructuras ferroviarias, denominada originalmente Galpón N° 10 del FCCA —que fue la primera estación de pasajeros desde el inicio de los servicios del ferrocarril— ha sido refuncionalizada como restaurante y salón de fiestas. Además, los galpones portuarios asentados en el Parque Nacional a la Bandera —desde el Parque de España hasta la Estación Fluvial—, también son reacondicionados a fin de rehabilitarlos con nuevos usos, destacándose el Centro de Expresiones Contemporáneas, un espacio cultural dedicado especialmente a jóvenes. Otro de los principales ejemplos de revalorización de las huellas portuarias

de la ciudad es la restauración y rehabilitación de los ex silos Davis² en el actual Museo de Arte Contemporáneo de Rosario -MACRO- (figura 10a y b).

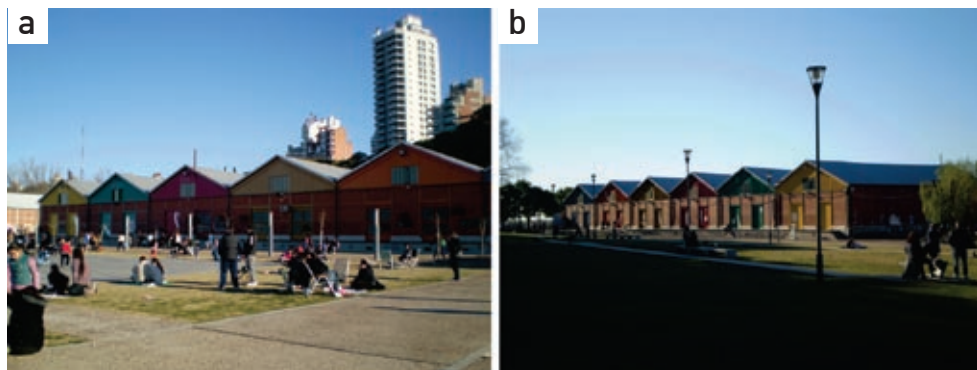


Figura 10a y b: Refuncionalización galpones portuarios. Fuente: Fotografías de la autora.

Así, el frente costero de la ciudad de Rosario en las últimas décadas se interpreta como patrimonio colectivo, a partir de la recuperación y puesta en valor de numerosos espacios e instalaciones ferroportuarias. Precisamente, se plantea una nueva relación entre la ciudad y el río; manifestando un diálogo activo entre estos nuevos usos y las preexistencias del lugar. Se conforma una nueva fachada sobre el río, como retrato vivo de los procesos de cambio que han tenido y tienen lugar en la ciudad; redescubriendo un paisaje donde el río comienza a jugar un rol decisivo en el imaginario colectivo y donde la continuidad de políticas públicas acompañan el deseo colectivo de incorporar al río en la trama social y urbana. No obstante, es importante mantener una mirada crítica a las intervenciones realizadas y a los proyectos futuros; ya que estos deben fortalecer la identidad de la región a través de su patrimonio productivo y no transformarlo en un mero escenario simplemente para incrementar el turismo [13].

Valparaíso —Chile—: “Desafíos y oportunidades en el umbral puerto-ciudad”

Valparaíso se constituye la ciudad-puerto más importante de Chile. Esta ciudad cuenta con una población de aproximadamente 295 000 habitantes, su área metropolitana representa una de las más pobladas del país. Localizado en la Bahía de Valparaíso, el puerto ha sido el motor principal de crecimiento de la ciudad, siendo responsable de ocupar todo su frente marítimo; mientras que la urbanización, crece hacia los cerros.

No obstante, como en los casos de estudio precedentes, la relación ciudad-puerto llega a experimentar conflictos complejos, como la necesidad de especialización y modernización de las infraestructuras portuarias que conducen a nuevas transformaciones de las mismas. A lo largo del siglo XX, gran parte de sus ciudadanos ven al puerto como una muralla o barrera que impide el disfrute social del mar y su costa. Por este motivo, también aquí se emprenden diversos proyectos para suturar la trama urbana con el agua, y restablecer el diálogo entre la población con el mar desde una perspectiva recreativa y turística: (figura 11a, b y c)

(...) la centralidad física del puerto no se corresponde necesariamente con una centralidad de uso o de integración del frente portuario en el cotidiano de la ciudad. El borde entre el Frente Portuario y ciudad ha sido ocupado por infraestructuras viarias y ferroviarias, dejando a Valparaíso sin contacto con el puerto y el mar. Es lo que llamamos “vivir con el mar pero retirado de él [14].

En la actualidad, este sector se encuentra en una puja entre los sectores vinculados al mercado inmobiliario que vislumbran un espacio de oportunidad para nuevos emprendimientos comerciales y de inversiones



Figura 11a, b y c. Valparaíso: ciudad-puerto. Fuente: www.ciudaddevalparaiso.cl/.

13. GALIMBERTI, Cecilia. “Paisajes de Río. Recuperación del patrimonio productivo de la ribera del Área Metropolitana de Rosario”. En: ÁLVAREZ ARECES, Miguel Ángel (Ed.). *Paisajes culturales - Patrimonio industrial y Desarrollo Regional*, Gijón: CICEES. Centro de iniciativas culturales, INCUNA Ojos de la Memoria, 2013.

14. ALARCÓN RODRÍGUEZ, Mabel. “Renovación del frente portuario de Valparaíso. Oportunidad de rearticulación puerto-ciudad”. Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad, Vol. 8, Octubre, 2009, pp.205-226.

² Depósito de almacenaje de granos, proyectado en la década de 1930 por el reconocido arquitecto Ermete De Lorenzi

turísticas —como el mega-proyecto Puerto barón—; mientras que por el otro lado, otros actores locales plantean la resutura urbana de estos espacios desde una perspectiva atenta al tejido y a las lógicas propias de la ciudad, valorizando el patrimonio urbano y portuario.

Algunos autores, como Gino Bailey Bergamin [15] plantean que el proceso de modernización portuaria y su transformación urbana, está más enfocada al impulso global de reposicionar el puerto —principalmente desde una perspectiva económica—, dejando a un lado el rol identitario de Valparaíso, renunciando a su “razón de ser”, sacrificando su condición “porteña”. Según explica Mabel Alarcón Rodríguez [14] es necesario considerar el umbral puerto-ciudad como un espacio de vínculo y relaciones; por lo cual, su transformación resulta una potencial contribución a la recomposición integral entre trama urbana y agua. La reconversión de este waterfront, implica la mayor oportunidad y crecimiento de Valparaíso, dado el escaso suelo llano y la estratégica posición y accesibilidad. De manera que, más allá de los procesos y transformaciones contemporáneas presentes en los frentes ribereños urbanos, es imposible fragmentar la identidad intrínseca de las ciudades-puertos.

Discusión de resultados

El análisis de los casos abordados, posibilita identificar tendencias y procesos en las reconversiones de waterfronts contemporáneas. En el cuadro 2, figura 12, se presenta el resultado del estudio sistemático de los casos analizados, a través del cual se resumen las principales lecciones aprendidas y las problemáticas a superar en materia de reconversión de frentes fluviales.

De este modo, el análisis-crítico de la transformación de diversos waterfronts a nivel global, posibilita identificar procesos comunes a pesar de las diferencias existentes entre los mismos. En primer lugar, se comprueba que la influencia de la comunidad local resulta factor decisivo en el proceso de cambio en estos frentes costeros. Los ciudadanos, resultan actores claves en la influencia del desarrollo, acciones e intervenciones a realizar en esos espacios; como también, en relación con la mirada crítica permanente sobre el uso efectivo de los mismos.

La refuncionalización de estos frentes de agua resulta materia de interés y de accionamiento de múltiples actores desde diversos ámbitos: municipios y comunas, sociedad en general, desarrolladores inmobiliarios, entre otros. No obstante, los intereses que motivan a estos actores a “reclamar” la revitalización de estas riberas, son contradictorios entre sí. Por ejemplo, mientras que algunos solicitan su recuperación para espacios públicos, rehabilitación ambiental ribereña y reconexión con la trama urbana existente, otros plantean privatizarla —mayormente en oficinas y/o residencias para sectores altos y/o medios altos de la población—. A su vez, desde las autoridades municipales, muchas veces se encaran estas reconversiones para una mayor atracción turística, pero también para atraer posibles inversiones privadas. La dificultad básica que involucra las transformaciones de waterfronts en las ciudades portuarias es la reconciliación de los diversos objetivos, intereses e influencias involucrados.

Las transformaciones exitosas de waterfronts presentan procesos universales. No obstante, también resultan fundamentales las consideraciones de la identidad local. Si bien no es fácil articular estas dimensiones contrastantes —lo global y lo local—; al analizar la relación ciudad-puerto y su transformación en general, se pueden reconocer una secuencia común de etapas y un conjunto común de factores subyacentes. Como plantea Brian Hoyle [16], el posible éxito de estas transformaciones dependesencialmentede tres cosas: “integración, integración, integración.

15. BAILEY BERGAMIN, Gino: “Un waterfront para Valparaíso y el sacrificio de su imagen portuaria”. *Revista El topo*. [en línea] Junio 2011. [consultado: diciembre de 2013]. Disponible en: <http://www.eltopo.cl/un-waterfront-para-valparaiso-y-el-sacrificio-de-su-imagen-portuaria>

16. HOYLE, Brian. “Global and Local Change on the Port-City Waterfront”. *Geographical Review*. New York: American Geographical Society. Jul. 2000, N° 3, pp. 395-417.

Cuadro 2A, figura 12: Fuente: Elaboración propia

	CASOS	ACTORES	ESTADO DE AVANCE	ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS
EUROPA	ROTTERDAM Rotterdam, Holanda.	La fuerte tradición de planificación nacional de Holanda sobre usos de suelo, ocasiona que las intervenciones de renovación abordadas a nivel local se encuentren íntimamente articuladas en los distintos niveles estatales. Es decir, no presenta iniciativas aisladas de transformación -por parte de compañías privadas-; sino, tiene un componente principal de inversión pública en el proceso de conquista del suelo al río. La transformación es promovida de forma integral por la ciudad y en correspondencia a las políticas de planificación nacional.	El proceso de transformación del frente de agua metropolitano en Rotterdam, aún se encuentra en curso. Es ejemplo de esto, la transformación de los sectores portuarios de Merwehaven, Waalhaven y Eemhaven; junto a la construcción del nuevo espacio portuario de Maasvlakte II -en el cual se propone el traslado de las grandes terminales portuarias-. El proyecto de reconversión de estas áreas portuarias e industriales, presenta una escala mucho mayor respecto a Kop van Zuid. Se propone un nuevo conjunto urbano de usos mixtos con nuevas viviendas, servicios y turismo enfocado a la re-vinculación con el río.	<div>+</div> <p>La continuidad del planeamiento estatal posibilita la integración de diversas necesidades y requerimientos, producto de la expansión tanto urbana como productiva. Asimismo, las transformaciones de las áreas obsoletas centrales de la ciudad también forman parte de esta planificación pública integrada -en concordancia con las políticas de planificación nacional-, lo que posibilita evitar intervenciones aisladas que persigan únicamente intereses privados. Es a través del apoyo, la financiación y la gestión integrada entre los distintos niveles gubernamentales que se posibilita la concreción del mismo.</p>
				<div>-</div> <p>Diversos frentes aún plantean que este proyecto tiende a generar un proceso de "Manhattanización" -comparándolo con Manhattan, Estados Unidos-. Es decir, se acusa de importar imágenes exógenas y transportarlas al contexto local. No obstante, de parte de la planificación local se responde a estas críticas sosteniendo que se incorpora al proyecto: la recuperación de parte del patrimonio industrial, la creación de nuevos equipamientos y servicios, la construcción de nuevos espacios públicos y la integración de barrios populares.</p>
	IBA Emscher Park Cuenca del Ruhr, Alemania.	El estado federal de Renania del Norte-Westfalia conforma en 1989 el Internationale Bauausstellung Emscher Park, más conocido como IBA Emscher Park, para asistir al desarrollo de esta región en un período de diez años. The International Building Exhibition se constituye como una agencia privada subsidiaria del estado. Esta organización actúa como motivador y moderador de los proyectos y los procesos de planificación propuestos por los actores invitados -es decir, no proponen proyectos propios-. El IBA organiza la utilización de recursos existentes, promueve redes, asegura la calidad de los resultados y articula las diferentes propuestas.	Aún sigue en curso, aunque los primeros 10 años fijados originalmente resultan la plataforma esencial que posibilita la transformación de toda la región del Ruhr. Al finalizar este plazo el saldo obtenido es la planificación y la ejecución de más de cien proyectos, -la mayoría de ellos siguen en desarrollo-. No obstante, diversos Master Plan y proyectos aún se encuentran en ejecución.	<div>+</div> <p>El IBA Emscher Park, refuerza la importancia de la mirada integrada y continua en el proceso de planificación, desde el surgimiento de las iniciativas de transformación hasta en el control posterior de las intervenciones realizadas. Diversos temas, objetivos y proyectos se desarrollan en numerosas localidades que abarcan más de 800 Km2. No obstante, esta "reconstrucción paisajística" -como ellos mismos la llaman- de gestión público-privado, a más de dos décadas de su surgimiento, se ha transformado en caso emblemático de transformación de regiones industriales degradadas a nivel internacional.</p>
				<div>-</div> <p>La fuerte tradición en planificación nacional de la International Building Exhibition, las valiosas y numerosas instalaciones productivas -representantes de la historia alemana- presentes en toda la región de la cuenca del Ruhr, el rol del estado de Renania del Norte-Westfalia, la solvencia económica para llevar adelante estos proyectos, entre otros factores; ocasionan que este ejemplo sea difícil de transpolar a otros contextos -especialmente en el ámbito latinoamericano-.</p>
NORTEAMÉRICA	RIO DON Toronto, Canadá.	En primer lugar, organizaciones ecológicas que concientizan sobre la necesidad de recuperación del río, lo que conduce a incrementar la participación social y ciudadana que reclama el saneamiento del mismo. En 1990, el concejo municipal aprueba la formación de la "Agrupación para la recuperación del Don", a fin de renovar el sector sur del río -su parte más degradada- para luego abordar la recualificación de toda su cuenca fluvial.	En marzo de 2001 se conforma el Waterfront Toronto a fin de revitalizar todos sus frentes costeros de manera integrada -que incluye los proyectos del río Don-. El mismo se encuentra en curso, con diversos proyectos en desarrollo. El área prevista de reconversión tiene aproximadamente unas 800 hectáreas -resultando el más amplio de Norteamérica. Además se aprueba el Waterfront Culture and Heritage Infrastructure Plan, en el cual se propone conectar el gran frente costero de Toronto.	<div>+</div> <p>La transformación de la ribera del río Don en Toronto tiene como fundamento principal quitar la máscara actual de degradación del río y revelar sus procesos y patrones originales. La gestión integrada entre las agendas políticas de los diversos organismos públicos, junto a la activa participación ciudadana, llevan a cabo el objetivo de re-establecer el diálogo ciudad-río desde la revalorización de la historia ciudadana y la calidad ambiental. Además resulta disparador para nuevas transformaciones de frentes de agua en Canadá.</p>
				<div>-</div> <p>El proceso de reconversión del Waterfront Toronto, que se encuentra en curso, es acompañado por diversas críticas; especialmente se destacan las que sostienen que parte de los lineamientos tienden a generar procesos de gentrificación y de "amurallamiento" del frente costero.</p>
	Baltimore Inner Harbour -Estados Unidos	Es central el rol de la corporación privada denominada "Center City - Inner Harbour Development Corporation"; la cual es la responsable de coordinar, supervisar y fiscalizar el proceso de transformación del proyecto de reconversión del puerto de Baltimore. No obstante, también así existe la participación pública y federal. Se incorpora así un factor clave: el gran patrocinio federal, pero a su vez se articulan las inversiones de los diferentes niveles estatales con la participación privada.	Es considerado el primer proyecto de reconversión de waterfronts a nivel mundial, comenzado en la década de 1960. El proyecto inicial se encuentra finalizado, construyéndose mayormente en las décadas de 1970-1980.	<div>+</div> <p>Es precursor de los proyectos de reconversión de infraestructuras portuarias obsoletas y áreas fluviales degradadas por actividades productivas. La ciudad en veinte años pasa de presentar problemáticas de deterioro, abandono y conflictos económicos-productivos; a ser uno de los focos turísticos principales de la región con 7.500.000 de turistas anuales. En el proceso de esta transformación se logran crear más de 30.000 puestos de trabajo, miles de nuevas viviendas y edificios de oficinas. La Feria de Baltimore se convierte en un núcleo de atracción de multitudes que acuden a la zona céntrica de la ciudad.</p>
				<div>-</div> <p>El fuerte posicionamiento de los emprendedores privados conlleva, según plantean diversos autores (Hall, 1993, 1996; Harvey, 2008) a que Baltimore se transforme en una mera escenografía urbana o parque turístico museificado que vacía de contenido la identidad local. Es decir, la ciudad se transforma en una mera escenografía sobre la cual realizar shows, espectáculos urbanos, que tienen como objetivo subyacente atraer el turismo a fin de obtener réditos económicos.</p>

Cuadro 2B figura 12: Fuente: Elaboración propia

CASOS		ACTORES	ESTADO DE AVANCE	ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS
LATINOAMÉRICA	MALECON 2000 Guayaquil, Ecuador.	Se conforma la Fundación Malecón 2000, en enero de 1997, con el objeto de ser la entidad a cargo de proyectar, ejecutar y administrar el Malecón 2000. La misma resulta una entidad de derecho privado, conformada por actores público-privados y presidida por el Alcalde de Guayaquil.	Si bien se han completado las obras de los sectores norte, centro y sur - fases principales del proyecto inicial-, aún se encuentran en curso proyectos complementarios de continuación del Malecón 2000 como el Proyecto del Malecón del Salado o el Puerto Santa Ana - complejo inmobiliario y turístico a inmediaciones del cerro Santa Ana.	Se convierte el espacio más degradado de la ciudad en foco de turismo principal, permitiendo una reconexión de la trama urbana con el río Guayas. La revalorización del rol de los espacios públicos, la preservación patrimonial, la búsqueda de la identidad local, la reactivación del comercio de esta zona central, entre otros; constituyen temas claves del proyecto, que posibilitan su concreción y aceptación por gran parte de la sociedad. De manera que, la puerta a la ciudad que en el pasado constituye el Malecón, hoy vuelve a ser la principal fachada urbana de la misma.
				Se reclama a la gestión municipal que bajo la presión de factores políticos y económicos, cae en la aplicación de una lógica mercantilista que fortalece a determinados sectores privados y no permite la participación activa de la ciudadanía en el proyecto. Lo que ocasiona que, objetivos iniciales y claves del proyecto no puedan llevarse a cabo integralmente. La gestión del Malecón 2000 oculta fuertes contradicciones como ser el debilitamiento de la acción pública frente a políticas privatizadoras del proyecto.
	PUERTO MADERO Buenos Aires, Argentina.	En 1989 se crea la Corporación Antiguo Puerto Madero S.A, a través del Poder Ejecutivo Nacional y la ex Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. La misma es creada con el fin específico de urbanizar el área del antiguo puerto. Las 170 hectáreas que la integran eran propiedad del Estado, que las transfirió a la Corporación. La Municipalidad, por su lado se comprometió a generar el proyecto para urbanizarlas	Aunque aún se registran algunas obras en curso, se encuentra prácticamente finalizado el proyecto del Master Plan inicial y la nueva urbanización de Puerto Madero.	El sector de Puerto Madero se convierte en la principal imagen de Buenos Aires, posicionando a la ciudad como foco de atracción turística en el ámbito internacional y se logran incorporar gran cantidad de hectáreas para espacio público.
				El fuerte rol de los promotores privados ocasiona una "gestión empresarial" de la administración pública. La importación de modelos norteamericanos y europeos de "corporaciones" encargadas de la transformación de estos enclaves, en un contexto latinoamericano de desigualdad social e inequidades socio-territoriales, produce efectos más complejos en relación a la re-costura ciudad/río y la formación de espacios públicos urbano-territoriales de acceso para toda la sociedad y no sólo para grupos hegemónicos de elite.
	AREA CENTRAL DE ROSARIO Rosario, Argentina	Es central el rol de la Secretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario, a través de la continuidad de políticas públicas a través del tiempo, como la escucha de las demandas sociales realizadas durante décadas sobre la liberación de las instalaciones ferro-portuarias del área central de la ciudad.	El Plan Maestro de la Costa se encuentra finalizado, pero aún se encuentran diversas obras en curso - como la restauración y refuncionalización de los galpones portuarios en el área central de la ciudad-.	Se plantea una nueva relación entre la ciudad y el río a través de un diálogo activo entre los nuevos usos colectivos y las preexistencias del lugar. Se conforma una nueva fachada sobre el río, como retrato vivo de los procesos de cambio que han tenido y tienen lugar en la ciudad; redescubriendo un paisaje donde el río comienza a jugar un rol decisivo en el imaginario colectivo y donde la continuidad de políticas públicas acompañan el deseo colectivo de incorporar al río en la trama social y urbana.
				A pesar de la continuidad de políticas de recuperación de tierras ribereñas, existen proyectos urbanos en la última década - como la transformación de Puerto Norte-, que ponen en riesgo la verdadera "publicidad del espacio"; frente a la presión del mercado y de los promotores inmobiliarios, ocasionando nuevamente la tendencia a la "gestión empresarial" de la administración pública.
	VALPARAÍSO. CIUDAD-PUERTO Valparaíso, Chile.	Actualmente esta franja costera pertenece a diversos entes como: La Empresa Portuaria Valparaíso, la Armada de Chile. La Empresa de Ferrocarriles Merval, junto a otras empresas de capital privado. No obstante, el municipio presenta un rol central en la transformación de este sector, como también se han incorporado al debate diversos actores como: la universidad, fundaciones y la sociedad en general.	Esta reconversión urbana se encuentra mayormente en curso, por lo cual, presenta un gran desarrollo de transformación potencial; a través de la definición de acciones que involucren las demandas de los diferentes actores, involucrando toda la comunidad.	El rol de la sociedad, los reclamos y debates en torno a las propuestas realizadas, nos plantea la importancia de la participación ciudadana en las transformaciones urbanas contemporáneas. Los foros de discusión social han logrado redirigir lineamientos opuestos a las demandas locales. En este sentido, dado que este frente fluvial aún se encuentra en proceso de transformación, presenta la potencialidad de constituirse como proyecto integrador de intereses de toda la sociedad.
				La tendencia a responder las demandas de especulación inmobiliaria, acarrea el riesgo a comprometer la identidad local y las marcas -materiales e inmateriales- que la relación puerto-ciudad significa para la región de Valparaíso. A su vez, la escasez de terreno llano, junto a la valoración paisajística de la costa fluvial, incrementa el potencial del área para un desarrollo económico y turístico desde la perspectiva de las exigencias del mercado.

Primero, integración del pasado y el presente; segundo, integración de los objetivos e intereses contrastantes; y tercero, integración entre las comunidades y localidades involucradas". Por lo cual, la articulación entre lo local y lo global resulta, entonces, factor clave en los desarrollos de transformaciones ribereñas contemporáneas.

Conclusiones

La reconversión de frentes costeros, no resulta una mera intervención territorial, de transformación material, sino involucra también a las sociedades, la cultura, la economía, al posicionamiento global de estos territorios a partir de sus lógicas locales. En este contexto, resulta fundamental la participación activa y articulada de todos los actores presentes en el territorio y no solo de planificadores, técnicos o grupos hegemónicos; sino sobre todo de la sociedad en general. Las comunidades locales, sus reclamos y expectativas sobre estos espacios, resultan fundamentales en el proceso de transformación que se lleve a cabo.

La acción de la sociedad local es esencial para encauzar las acciones de reconversión de waterfronts. Aquellos casos en los que la comunidad ha constituido diversos grupos y acciones participativas frente a la transformación de sus frentes fluviales; generalmente han logrado defender y resguardar el patrimonio ambiental y desviar las acciones que responden únicamente a los intereses de los promotores inmobiliarios. Un tema recurrente en el reclamo de las sociedades, es la recuperación de tierras para espacio público y el libre acceso a la ribera, contra la apropiación de la misma para emprendimientos privados que contribuyen al divorcio entre el centro de la ciudad y su frente costero. Otra demanda es la necesidad de una mirada atenta a las componentes naturales y su preservación; como también a la revalorización de las huellas históricas identitarias del pasado de la comunidad. Asimismo, los casos que presentan una mayor integración ciudad-puerto-agua, son aquellos en donde la planificación pública—articulada en los diversos niveles estatales—ha estado presente en todo el proceso.

A su vez, es de remarcar la importancia de un análisis crítico permanente desde diversos frentes —académicos, sociales, políticos, entre otros—; a fin de reflexionar sobre el verdadero "éxito"³ de estas intervenciones. Ya que, a pesar de las diversas acciones positivas de nuevas territorializaciones que presentan gran parte de los casos aquí analizados, igualmente, existen tendencias que favorecen a producir gentrificación, desvinculación de la identidad local por una imagen genérica de estos espacios o una museificación de los componentes existentes, por ejemplo. Para poder recuperar el valor sociocultural de estos paisajes del agua, es necesario partir de la comprensión integral de los mismos, junto a la colaboración de todos los actores intervinientes.

³ ¿Cómo medir el éxito de estas transformaciones? ¿Qué parámetros y variables tomar? Según Brian Hoyle (2000) el "éxito" no se puede medir en torno a los resultados económicos de inversión financiera, o de lograr crear un parque junto al agua, o de sustituir infraestructuras obsoletas por imágenes artificiales importadas; sino el éxito de las transformaciones de waterfronts, implica un conjunto de compromisos basados en una articulación profunda en todos los niveles entre ciudad y río.



*Cecilia Galimberti.
Doctora, Arquitecta, investigadora y
Profesora de la Universidad Naional del
Rosario, Argentina.
E-mail: cecilia.galimberti@gmail.com*